Rok IV. Dnia 15. lutego 1898. Nr. 4.

„Koło."

Rok IV. Dnia 15. lutego 1898. Nr. 4.

Przedpłata:
z przesyłką pocztową:

rocznie	4 zł.
półrocznie	2 „
kwartalnie	1 „

Dla klubów i towarzystw gimnastycznych i sportowych przy przedpłacie na 10 egzemplarzy:

rocznie,	3 zł. — ct.
półrocznie	1 „ 50 „

Numer pojedyńczy 20 ct.



„KOŁO“

Pismo fachowe
poświęcone sportowi kołowemu,
Organ urzędowy
Lwowskiego K. C., Krakowskiego K. C., O. K. S. Lwowskiego i innych.
Wychodzi 1. i 15. każdego miesiąca.

Wydawca i odpowiedzialny redaktor:
KAZIMIERZ HEMERLING.

Ogłoszenia:

1 strona	24 zł.
1/2 „	12 „
1/4 „	6 „
1/8 „	3 „

Od wiersza petitem 15 ct.
Przy kilkakrotnem ogłoszeniu stosowny rabat.

Redakcya i Administracya
we Lwowie,
ul. Szopena 7.
W Krakowie: księgarnia S. A. Krzyżanowskiego.
Z przesyłką dla Rosyi 4 Ruble, dla Niemiec 8 Marek.

Zwyciężył.

Obrazek z życia łódzkiego.

Skreślił Franciszek Rykowski.

(Ciąg dalszy).

IV.



Hasenkeller siedział, czytając z całą powagą „Łodzer Zeitung“, kiedy dorożka zatrzymała się przed gankiem. Oderwał oczy na chwilę od gazety, zobaczywszy pana Franciszka, poprawił okulary, bąknął: „Emma, schon gekommen“ i zabrał się do dalszego czytania. Emma wybiegła na powitanie przybysza, lecz oczy jej nie mówiły nic dobrego. Hasenkeller podał mu chłodno rękę, mając wzrok utkwiony w gazetę.

Podobne przywitanie zdeterminowało pana Franciszka; nie wiedział, co ma robić i co mówić. Po kilku z Emmą zamienionych zdaniach, czuł, że jego akcye nieszczególnie stoją. Emma przepraszając, oddaliła się na chwilkę, a jego ciarki przechodziły po całem ciele na myśl, jak się on rozprawi z tym bawełniarzem i apreturnikiem. Oj, żebym miał mego Enfielda, zmykałbym gdzie pieprz rośnie — pewnie żaden Jacquelin nie pedałuje tak na finishu, jakbym ja pedałował... Tymczasem powróciła Emma ze słowami „Papa schon fertig — prosimy do stołu“.

Ładne po nim będą raki pomyślał pan Franciszek — i na Saskiej kępie takich nie jadają.

Podczas objadu zachowywała się Emma niespokojnie; ona zwykle tak wesoła, rozmowna, ledwie od czasu do czasu się odezwała, a na jej pięknej buzi widać było smutek.

Pan Franciszek stracił do reszty humor i siedział również milczący, szukając stosownej chwili, by bądź co bądź powiedzieć o celu dzisiejszej wizyty i usłyszeć odpowiedź Hasenkellera. Kiedy towarzystwo przeszło do salonu na czarną kawę, a panie chwilowo się usunęły, znaleźli się pan Franciszek z Hasenkellerem samnasam.

— Zapewne szanowny pan wie, co mię tu dziś głównie sprowadziło i jakie są moje zamiary...

— Ja ich weiss — ja wim — odrzekł pan Hasenkeller.

Czy już skończyłem, czy mam kończyć? zapytał sam siebie pan Franciszek, ale zebrał się na całą energię sprężystego, mówiąc dalej pewnym głosem:

— Przyjechałem prosić o rękę panny Emmy...

— Ja wohl — ja wim, ale dla takie ludzie, co na rower jeździć, to rękawiczka mojej córki niema, a nie ręka.

Na takie dictum i sprężystość na nic. Pąs oblał pana Franciszka, w uszach huczał mu szum wszystkich naraz maszyn przyległej fabryki, serce mu biło jak młotem, w głowie się mąciło. Gdzie jego wymarzone szczęście, do którego tak wzdychał, którego był prawie pewnym...

Stał jak skazaniec. Tymczasem Hasenkeller przeglądał najspokojniej ogłoszenia Łodzerki.

— Więc pan uważa, że ten, kto jeździ na rowerze, nie jest godzien starać się o rękę jego córki? — dodał wreszcie pan Franciszek drżącym głosem.

— No ja. Żeby ta pan mial fabryka od rower, das wäre was anderes.

Przegrałem — pomyślał pan Franciszek, a stanowczość, z jaką przemawiał Hasenkeller świadczyła, że wszelka apelacya byłaby próżną.

— Teraz rozumiem, — przykro mi to bardzo i boleśnie, — żegnam pana. To rzekłszy zwrócił się szybko do odejścia, słysząc ostatnie słowa Hasenkellera „szkodzi nic" wymówione z flegmą i najzimniejszym spokojem.

Z rozdartą duszą, nie żegnając się z nikim zresztą rzucił się pan Franciszek do dorożki, powtarzając „szkodzi nic" — pluder, bawełniarz, apreturnik. Dorożkarz zaciął konia. Pan Franciszek zajrzał jeszcze do okna i ujrzał w niem uroczą postać Emmy, a w jej oczach dwie duże łzy, błyszczące w promieniach słońca, jak najczystsze brylanty. Na widok ten uczuł dławiący ból w gardle, zdawało mu się, że mu serce pęknie, czuł że bez niej niema dla niego szczęścia. I obejrzał się jeszcze raz, by ją pożegnać spojrzeniem i uczuciem tak czystem, jak te jej łzy. Cożeś ty winien drogi aniele — pomyślał — że twój ojciec kocha tylko złoto, wyławiając je z brudnej, a skalanej niewinnie Łódki.

(Ciąg dalszy nastąpi).



Rower w nowej procedurze cywilnej.

—

Mało komu zapewne jest wiadomem, że instrukcya sądowa do nowej procedury cywilnej, która z dniem 1. stycznia b. r. w sądach austryackich weszła w życie, wspomina o rowerze.

Wzmiankę tę znajdujemy mianowicie w rozporządzeniu ministra sprawiedl. z dnia 17. października 1897 Nr. 221 dz. p. p. „o należytościach świadków i znawców w sporach cywilnych".

I tak, przepisy §§ 3, 4, 5, 6 i 7 powołanego rozp. min. przyznają świadkom zawezwanym do sądu, tytułem zwrotu kosztów podróży, odpowiednie wynagrodzenie w stosunku do tego, jakiego środka komunikacyjnego świadek użyć był zmuszony, aby się dostać do sądu i to bez względu na oddalenie jego mieszkania od budynku sądowego, albo od miejsca, na którem się ma odbyć przesłuchanie.

Przy ocenianiu wysokości tego wynagrodzenia, rozróżnia powyższe rozporz. środki transportowe masalne, jak kolej, tramway, omnibus, statki parowe i tzw. podwody, tj. specyalnie użyty przez świadka środek transportowy. Otóż rower został w myśl powyższych i następnych §§ podciągnięty pod kategoryę podwody, za użycie której należy się świadkowi specyalne wynagrodzenie.

Przepis § 8. pow. rozp., pominąwszy pierwszy jego ogólny ustęp, że w wypadkach, w których ustawa nie przyznaje zwrotu kosztów za użycie środka transportowego masalnego i za przebycie drogi pieszo, lub na kole, żadne wynagrodzenie przyznane nie będzie, w ustępie drugim natomiast mówi: należy według stanu drogi i pogody przyznać świadkowi odszkodowanie za zużycie odzieży i obówia, jakoteż koła w kwocie 20 ct. do 1 złr., a jeżeli droga tam i napowrót wynosi 15 km. dalszą kwotę 30 ct. do 1 złr. na pokrycie kosztów tam i z powrotem spożytego jadła.

Z przepisu tego widoczną jest różnica jaką rozp. min. stawia pomiędzy udawaniem się do sądu pieszo, lub kołem, a za pomocą innych środków komunikacyjnych. Przy tych ostatnich w pewnych warunkach, nie należy się świadkowi żadne wynagrodzenie, zaś przy odbywaniu drogi pieszo lub kołem należy się „według stanu drogi i pogody" pewne odszkodowanie, za zużycie odzieży i obówia, jakoteż koła, a nadto jeszcze przy 15 klm. odbytej drogi i pewny dodatek za strawne.

Szczególnem jest na pozór zestawienie roweru na równi z odbywaniem drogi pieszo, jest to jednak całkiem słuszną konsekwencyą zasady, że jadący na rowerze także swojemi nogami pracuje, podobnie jak przy odbywaniu drogi pieszo.

Z prawdziwą radością należy powitać powyższe przepisy wspominające o kole,

nie jako o przedmiocie zbytku i zabawy, ale jako o środku komunikacyjnym, mającym mieć w przyszłości ogromne zastosowanie. Co więcej, — z ducha powyższego rozp. min. widocznem jest zupełne zrównouprawnienie, że się tak wyrażę, koła z innymi środkami komunikacyjnymi, wobec czego tem prędzej ustać winny wszelkie ograniczenia jazdy i używania roweru.

Dla nas Galicyanów przepisy te z innych względów okazać się mogą praktyczne. Mam tu na myśli głównie ustęp drugi § 8. poruszający kwestyę drogi, której stan odpowiednio zły, ma upoważniać świadka do żądania odszkodowania za zużycie roweru. Otóż, kto jeździł po Galicyi, ten wie, w jak okropnym stanie znajdują się drogi w niektorych powiatach i to nawet bez względu na „stan pogody“, tak, że istniejący tam cykliści, jeżeli tylko dotąd jazdy na kole się nie wyrzekli, mogą być obecnie prawie zawsze pewni, że owo odszkodowanie w największej swej wysokości przez sąd przyznane im będzie.

Z przepisów tych przybywa dla roweru i cyklistów nadto i ta korzyść, że odtąd pod nieco troskliwszą opieką, która zresztą dawno im się już w zamian za nałożone opłaty i ograniczenia należała, ze strony sądu i władz się znajdą, szczególnie, gdyby przez złośliwe uszkodzenie roweru świadka jadącego do sądu, tenże na terminie stawić się nie mógł.

Nie wiem czy minister sprawiedliwości, który powyższe rozporządzenie wydał jeździ na rowerze, ale z przepisów tych widzę, że jest jego zwolennikiem i że pragnął, aby ogłoszone przez niego przepisy odpowiadały właściwościom i postępom czasu. Przyszłość należy do mechanicznych środków komunikacyjnych. Z tych rower jest najwygodniejszym, najpraktyczniejszym i względnie najtańszym a najszybszym. Za granicą i w Austryi, wyłączając naturalnie Galicyę, rower ma już ogromne zastosowanie i widocznie trafiać się musiały wypadki, że strony przybywające do sądu o zwrot odszkodowania za rower się upominały, skoro odnośne przepisy o tem wspominają.

Dla zaokrąglenia materyału prawnego niniejszego artykuliku, dodaję, że o odno-

śne wynagrodzenie za zużycie roweru należy upomnieć się w sądzie natychmiast albo najpóźniej w 24 godzin po terminie.

Dr. Stanisław Wierzbicki.



Ośm dni w Pyrenejach na kole.

Przewodnik z francuskiego na język polski przełożony przez F. J. Sandeckiego z Warszawy.

Przedmowa tłumacza.

Za bytnością mą we Francyi w roku 1896 dużo jeździłem na kole. Kraj piękny, szosy doskonałe i różne udogodnienia, jako to: przewodniki, mapy, tanie hotele, mechanicy po wszystkich miasteczkach i t. p., czynią podróże te ze wszech miar przyjemnemi i zajmującemi.

Brak czasu nie dozwolił mi już udać się w Pyreneje, mając jednak zamiar odbyć tę podróż, tymczasem postanowiłem spolszczyć przewonik po onych górach. Że podróż ta jest połączona z wieloma niebezpieczeństwami, czytelnicy dowiedzą się z pracy tej, lecz kierując się ściśle wskazówkami w niej podanemi, bez obawy wspaniały ten kraj zwiedzić można.

Autorem przewodnika niniejszego jest p. Byasson, delegat Touring-Clubu, stale mieszkający w Pyrenejach w Argelès.

Udający się w te urocze strony, śmiało udać się mogą do p. Byassona po rady i objaśnienia co do dalszej drogi. Udzieli on je chętnie.

Po skończeniu całego dziełka, odbitą będzie na stronach „Koła“ dokładna mapka sytuacyjna, z oryginału skopiowana przez jednego z najdzielniejszych i najwytrwalszych turystów polskich p. Jana Stanisława Skrodzkiego. *F. J. Sandecki.*

Warszawa, Marszałkowska 99.

DZIEŃ I.

Do Tarbes udać się na kole lub koleją.

Z Tarbes do Argeles
przez Juillan, Adé, Lourdes, Agos, Ayzac-Ost.

Przestrzeń: 30 kilometrów.

Opisanie drogi.

Z Tarbes do Lourdes: 18 kilometrów. Droga doskonała, równa bez znacznych wzgórz i spadków aż do Adé; od tej wioski zaś aż do Lourdes spadek łagodny. Jednakże należy zwrócić uwagę turystów, że na drodze z Adé do Lourdes spadek ten jest cokolwiek gwałtowniejszy; nie przedstawia jednak zgoła żadnego niebezpieczeństwa.

Z Lourdes do Argeles: 12 kilometrów. Dwanaście kilometrów dobrej drogi. Przestrzeń ta odznacza się bardzo malowniczymi widokami. Wyjeżdżając z Lourdes napotyka się krótki, lecz dość gwałtowny spadek.

Po przebyciu tego spadku następuje 200 metrów łagodnej i przejechawszy most kamienny, przerzucony przez rzekę Gave, należy udać się na prawo, pomijając drogę, wiodąbą do Lugagnan. Skoro przytyka się krótki, lecz dość gwałtowny spadek.

Po przebyciu tego spadku następuje 200 metrów łagodnej pochyłości i przyjechawszy most kamienny, przerzucony przez rzekę Gave, należy udać się na prawo, pomijając drogę, wiodącą do Lugagnan. Skoro przyjeżdża się do skrętu drogi, trzeba przebyć stromość 150 metrową; poczem na przestrzeni trzech do czterech kilometrów jedzie się na przemiany pod górkę i na dół, po spadkach i wzniesieniach bardzo nieznacznych. Na 7. kilometrze od Lourdes po przebyciu pierwszego spadku, droga pochyla się nagle i znacznie i mogłaby stać się niebezpieczną dla osób nie wiedzącym o tem (tu trzeba być bardzo bacznym, albowiem droga kończy się gwałtownym spadkiem).

Z Agos do Argelès niema nic do nadmienienia, jak tylko to, że przy wjeździe do Argelès napotyka się nieco przykry wzgórek.

Marszruta i objaśnienia.

Tarbes.

H o t e l e: Hotel de la Paix, Claverie, plac Maubourguet. — Śniadanie 3 franki, obiad 3 fr. 50 c., pokój 3 fr.

Hotel de Paris, Coumetou, ulica des Pyrénées. Sniadanie 2 fr. 50 c., obiad 3 fr., pokój 1 fr. 50 c.

Hotel des Ambassadeurs, Darman, plac Maubourguet. Śniadanie 2 fr. 50 c., obiad 3 fr., pokój 1 fr. 50 c.

M e c h a n i k: Labadie, 8 cours Gambetta.

Odjazd z Tarbes: 6 godzina rano.

Przyjazd do Lourdes: 7 godzina wieczorem.

Lourdes.

Hotele: Hotel des Pyrénées, Lacrampe, ulica des Pyrénées. Śniadanie 3 fr., obiad 3 fr. 50 c., pokój 2 fr.

Hotel de Paris, Maumus, plac Marcadal. Śniadanie 3 fr., obiad 3 fr. 50 c., pokój 2 fr.

Mechanicy: Labarrère, ulica de Bagnères. — Barioge plac Marcadal.

Wycieczka w bok na kole (kwandrans drogi) do jeziora Lac de Lourdes. (Przejechać miasto i udać się w stronę północno-zachodnią na Pan, opuścić tę drogę gdzie przejazd kolejowy i udać się drogą do Poueferré, którą się jedzie aż do końca spadzistości po dawniejszej dzielnicy Nemours. Przy krzyżowaniu się dwóch dróg, udać się drogą na lewo, prowadzącą już wprost do jeziora. Wypoczynek w restauracyi Carazé).

Należy zwiedzić: Grotę, bazylikę i kościół Różańca. Fortecę Lourdes'u, niegdyś własność hrabiów de Bigorre, ze wspaniałym i majestatycznym widokiem na okolice.

Panoramę (dzieło Carrier Belleuse) wyobrażającą Lourdes przed wybudowaniem bazyliki i przedstawiającą objawienie się Najświętszej Panny Bernadecie.

Śniadanie w Lourdes lub nad brzegiem jeziora.

Wyjazd z Lourdes: godzina 1.
Przyjazd do Argelès: godzina 2

Argelès.

Stacya kąpielowa. Kasyno. Wspianiały park. Wanny i natryski.

Hotel de France, Peyrafitte, ulica Thermale. Śniadanie 3 fr., obiad 3 fr. 50 c., pokój 2 fr.

Restauracya: Subercazes na rynku. Śniadanie 2 fr. 50 c., obiad 2 fr. 50 c., pokój 1 fr.

Mechanik: Apprato, naprzeciwko kasyna.

Przechadzka: droga na Gez, rzut oka na olbrzymią piękną dolinę.

Obiad i nocleg w Argelès.

(C. d. n.)



Pogadanki techniczne.

(Ciąg dalszy).

Sprych tych z cewkami, mimo że są powszechnie w użyciu nie możemy nazwać szczytem doskonałości. Na jednym końcu jest główka zakrzywiona pod kątem prostym, która powinnaby być zastąpioną główką prostą, albowiem uzyskałoby się w ten sposób daleko większą wytrzymałość sprychy na tem miejscu, które jak wiemy często ulega złamaniom. Drugi koniec i tak bardzo cienkiej sprychy osłabiony jest jeszcze wcięciem w niej gwintu, tworząc drugie na złamania krytyczne miejsce, I tu więc należałoby sprychę zgrubić i dopiero wyciąć gwint.

Napięcie wszystkich sprych musi być zupełnie równe i dokładne, czyli nazywając to używanym powszechnie wyrazem, koło musi być dobrze „zcentrowane" (ześrodkowane).

Źle ześrodkowane koło może albo „wahać" t. j. podczas obrotu zbaczać z linii środkowej na prawo lub lewo, lub też „skakać", jeżeli obwód dzwona nie jest jednakowo od środka osi odległy. Przekonać się o tem można, jeżeli wprawiwszy koło w ruch trzymamy w bliskości dzwona o ramę oparty kawałek kredy; w miejscach zbaczających ze swej linii zostanie dzwono zarysowane. Próby te najlepiej robić po zdjęciu pneumatyka, gdyż niejednakowa grubość płaszcza może łatwo oko mylić.

Czasami nie można skonstatować ani wahania ani skakania koła, a przecież może być ono źle ześrodkowane, jeżeli płaszczyzna przeprowadzona przez sam środek dzwona nie przecina piasty dokładnie we środku. W takim razie jest całe koło równomiernie na prawo lub lewo przeciągnięte i wymaga również zcentrowania.

We wszystkich tych wypadkach radzimy się udać do wytrawnego mechanika, albowiem centrowanie koła jest rzeczą za trudną, by sobie z nią dał radę przeciętny cyklista. Co innego jeśli się spostrzeże w drodze wahanie koła z powodu zluźnienia lub złamania sprychy. Zluźnioną sprychę poznać można po jej brzęku, skoro się rękę po sprychach przesunie. W takim wypadku należy za pomocą klucza (lub też obcążków), zluźnione sprychy naciągnąć, a w razie złamania jednej, inne są-

siednie stosownie zluźnić lub ponaciągać i w ten sposób usunąć wahanie. W każdym razie należy to robić bardzo ostrożnie.

(Ciąg dalszy nastąpi)



KORESPONDENCYE.

Odessa, w styczniu.

Krach u cyklistów. — Organ prasowy. — Zabawy w klubie. — Welocyped reklamowy.

Źle się dzieje w tutejszem Tow. cyklistów. Z powodu złego stanu interesów, zagraża mu krach i to nie mały, bo grozi rozwiązaniem Towarzystwa; jeżeli nie znajdzie się środków zaradczych i... ludzi pojmujących zupełnie inaczej cel Towarzystwa to takowe upadnie zupełnie.

Przed dwoma laty, gdy naznaczono z Petersburga do Odessy architektora Charłamowa, cykliści jednogłośnie obrali go na prezesa w tej nadziei, że człowiek ten mający rozległe stosunki, chętnie poprze sprawy Towarzystwa, przyczyni się do jego rozwoju, wyjedna różne ulgi, przysporzy nowych członków, słowem pokładano w nim wielkie nadzieje, a tymczasem ubiegły dwa lata i p. Charłamow nietylko, że nic nie zrobił dla Towarzystwa, ale nawet nie raczył bywać na zebraniach, a do klubu nogą progu nie przestąpił. Stojący u steru ludzie dobrej woli, z braku czasu, gdyż własne interesa obchodzą więcej każdego, niż cudze, nie mogli nic działać dla powiększenia funduszów Towarzystwa akceptując wszelkie projekta komisyi wyścigowej. Ta znów nie licząc się z funduszami, sprowadzała zbyt drogich wyścigowców, przyjmowała oferty nieznanych „mistrzów", w skutek czego setki rubli przechodziło do kieszeni tych mistrzów, a kasa Towarzystwa chudła, chudła stopniowo, aż ostatecznie pokazało się dno puste. Wówczas kasyer towarzystwa p. Gerszchejmer, zwołał ogólne zebranie, by coś radzić, by znaleźć źródło dochodowe, któreby podtrzymało interesy Towarzystwa.

Zwołane w pierwszym terminie zebranie z powodu nie przybycia dostatecznej liczby członków, nie doszło do skutku. Zwołano więc następne, lecz i tym razem zebrała się zaledwie garstka życzliwych w liczbie 23 osób. Zebraniu przewodniczył p. Samsonow. Wszyscy byli poważnie nastrojeni, gdyż komitet zwołał członków dla wspólnego omówienia ważnej sprawy, dla narady...

W długim referacie, sekretarz Towarzystwa przedstawił w czarnych kolorach stosunki Towarzystwa, które jest w położeniu bez wyjścia, kasa pusta, Towarzystwo nadto winno jest wierzycielom różnym; do obecnej chwili nie zapłaciło za urządzenie treku, za zaprowadzenie wodociągu...

Komitet zwrócił się do członków o radę, jak wybrnąć z takiego położenia? Nie było na to żadnej odpowiedzi, a przewodniczący p. Samsonow prosi o zwolnienie go od obowiązków prezesa — tłómacząc to „własnemi sprawami". Zaczynają się prośby, tłómaczenia, perswazje, że w tak krytycznej chwili prezes nie powinien porzucać Towarzystwa; prezes mięknie i pozostaje. Ktoś z członków prosi komitet o wyjaśnienie przyczyny upadku interesów klubu, na co otrzymuje odpowiedź, że głównymi sprawcami krachu są wyścigowcy, którzy w haniebny sposób eksploatują towarzystwo i ograbiają kasę. Dalej, że towarzystwo płaci miesięcznie 300 rs. za dzierżawę cyklodromu, a otrzymuje z tego źródła tylko 150 rs., członkowie nie płacą składak. Projektowano więc skasować cyklodrom. Rozpoczęły się debaty nad tą kwestyą. Zaproponowano dla utrzymania honoru domu, zrobić składkę pośród członków. Wszyscy zebrani zgadzają się na ten projekt i sprawę „pożyczki" odłożono do ogólnego zebrania rocznego, które odbędzie się niebawem.

W kilka dni potem odbyło się miesięczne zebranie członków, na którem współpracownik pism miejscowych p. Ksidjas, wystąpił z projektem utworzenia własnego organu cyklistowskiego, na wzór pism sportowych „Koła" i „Cyklisty". Według wniosku p, Ksidjasa Towarzystwo mając własny organ będzie mogło dawać repliki tym, którzy napadają na Towarzystwo (oklaski i wołania brawo, zagłuszają mowcę), a powtóre dzięki własnemu pismu, Towarzystwo poprawi swe interesa z prenumeraty i ogłoszeń. Wnioskodawca ręczył, że sam dostawi zaraz stu prenumeratorów.

Wniosek p. Ksidjasa poruszył żywą dyskusyę. Jedni byli za, drudzy przeciw. Kwestyę tę oddano pod balotowanie i większością projekt p. Ksidjasa zwyciężył.

Zaproszono więc p. Ksidjasa do ułożenia programu, lecz p. Ksidjas prosi o wybranie komisyi redakcyjnej, w skład której zaraz weszli: pp. A. Lapidus, Redeński, Czyżykow, Kogout i Nitus. Po załatwieniu tej kwestyi postawiono kilka nowych wniosków, mianowicie: 1) porobić poprawki w ustawie i takową dopełnić, 2) uregulować stosunek pomiędzy wyścigowcami zawodowcami i Towarzystwem, 3) potrącać na rzecz nowego źródła dochodu, z wygranej od wyścigowców 10%, przelewając takowe na kapitał zapasowy. Wnioski te mają być rozpatrzone na ogólnem zebraniu.

Jak już pisałem Towarzystwo cyklistów odeskich odszukało sobie lokal zimowy, po cyklodromie prywatnym Zorna. Otóż na wniosek kilku członków postanowiono w sezonie zimowym urządzić kilka zabaw dla członków i gości wprowadzonych. Właśnie odbyły się już dwie zabawy i dały rezultat kasowy bardzo dobry. Przeważnie zabawy dla dzieci w godzinach popołudniowych, cieszą się wielkiem powodzeniem.

Na mieście pojawił się pierwszy w Odesie welocyped trzykołowy przeznaczony specyalnie do reklamy. Jest to trycykl na pneumatycznych kołach, z umocowaną z tyłu siedzenia skrzynką $^1/_2 \times 1$ łokci do przewożenia towarów. Po bokach skrzynki mieszczą się napisy „Gilzy francuskie z premiami fabryki Josephine“. Pomysłowy fabrykant gilz, polak p. W. Chmielewski z Żytomierza, nie przewidział, że odeska policya zabroni podobnej reklamy i gdy welocyped pojawił się na ulicy Derybasowskiej, aresztowano go. Reprezentant firmy p. Chmielewskiego udał się do policmajstra z wyjaśnieniem, że tego rodzaju welocypedy reklamowe oddawna kursują za granicą i w większych miastach Rosyi, otrzymał pezwolenie i dziś „bezkarnie“ welocyped jeździ po mieście.

Od kilku tygodni w cyrku Godfroya, gości para cyklistów, „Les Battas“, którzy na suficie cyrku urządzają piekielną jazdę na bicyklu, jadąc do góry nogami. Bicykl umocowany jest na szynie okrągłej. Jeden z jeźdźców siada na bicykl mając nogi w górze, a głowę na dole, i w zębach trzyma swego brata i tak zawieszeni nad przepaścią nie przymocowani niczem, jeżdżą po suficie. Ewolucye tych śmiałych cyklistów, ściągają tłumy widzów do cyrku.

Elba.

Inne sporty.

Dnia 22. stycznia 1898 o godzinie 3. popołudniu odbył się na torze *Lwowskiego Towarzystwa łyżwiarskiego* we Lwowie „Krajowy konkurs w jeździe sztucznej dla nowicyuszów“. Zgłoszeń było 3. Startowało 2 współzawodników, a wynik konkursu był następujący:

1. Liszniewski Karol — 72 punktów.
2. Niemczynowski Emil — 29·4 punktów.

Dnia 30. stycznia 1898 o 3. popołudniu odbyły się „Wyścigi krajowe na lodzie“. Czas był fatalny, gdyż odwilż i deszcz zupełnie lód rozmiękczyły a silny wiatr jazdę utrudniał. Wskutek tego wypadły i czasy nieszczególne. Komitet wyścigowy, na którego czele stał Ks. Andrzej Lubomirski funkcyonował wzorowo. Wynik pojedyńczych biegów był następujący:

I. Bieg zachęty: 500 m. = 2 okrążeń. Otwarty dla amatorów. Nagrody: medal wielki srebrny, mały srebrny i duży bronzowy. Zgłoszeń 5. Startuje: 4.

1. Łoziński Oskar, Lwów, 1 min. $35^2/_5$ sek.
2. Alberti Frydryk, Lwów, 1 min. $45^3/_5$ sek.
3. Krzyżanowski Kalikst, Lwów, 1 min. 52 sek.

Alberti (pseudonim) wywrócił się w ostatniej krzywiźnie wskutek złego lodu i z tego powodu stracił pierwsze miejsce i pewne zwycięstwo.

II. Bieg Omnium 2000 m. 8 okrążeń. Otwarty dla wszystkich. Nagrody: 60, 20, 10 koron. Zgłoszeń 4. Startuje 3.

1. Bogner Julius, Wiedeń, 8 min. 8 sek.
2. Rudy Stanisław, Lwów, 8 min. $41^4/_5$ sek.

III. Bieg główny 1500 m. 6 okrążeń. Otwarty dla amatorów. Nagrody: medal mały złoty, wielki srebrny i mały srebrny. Zgłoszeń 4. Startuje 3.

1. Łoziński Oskar, Lwów, 6 min. $1^1/_5$ sek.
2. Alberti Frydryk, Lwów, 6 min. 24 sek.

Dnia 6. lutego odbył się już dwa razy z powodu odwilży odłożony „Występ

Alexandrów". Popis w sztucznej jeździe tej pary łyżwiarskiej, znanej we Lwowie już z przeszłego roku, wypadł nader udatnie. Że są znakomitą parą łyżwiarską udowadniać było by zbytecznem, wystarczy gdy powiemy, że „Les Alexandre" uznani zostali znakomitymi łyżwiarzami w Paryżu, Petersburgu, Wiedniu, Warszawie i w innych miastach gdzie tylko się produkowali. Kto nie widział ich zwinności estetycznych ruchów i spokoju, z jakim najtrudniejsze figury i tańce wykonują, niech żałuje, gdyż piórem niepodobna oddać wrażenia jakie widz odnosi.

Mistrzowstwo austr. związku łyżwiarskiego w jeździe sztucznej rozegrało się 23. z. m. we Wiedniu. Stawiło się czterech konkurentów a to Józef i Ernest Fellner, Klement i Euler.

Fellnerzy dali sposobność już przy ćwiczeniach obowiązkowych poznać, że stoją wyżej od dwu innych współzawodników, a szczególniej Józef wykonał dwa ostatnie ćwiczenia obowiązkowe (tzw. koniczynę i paragrafy wstecz) bez zarzutu. Euler, słabszy cokolwiek w ćwiczeniach popisowych, wykonał nie źle ćwiczenia obowiązkowe. Klement niczego się pono nie douczył i od lat już kilku stoi na jednym i tym samym stopniu sztuki łyżwiarskiej. Mistrzowstwo zdobył Józef Fellner, 2. Ernest Fellner, 3. Klement, 4. Euler.



SPRAWOZDANIE
Oddziału Kołowników Pleszewskiego Sokoła
za rok 1897.

Oddział nasz liczył w sezonie 15 członków; w końcu r. z. wystąpiło z powodu zmiany miejsca 2, tak że na rok 1898 przechodzi członków 13.

Wycieczek wspólnych mieliśmy 30 w następującym porządku: 4. kwietnia do Sobótki 30 km., 25 do Dobrzycy 26 km., 5. maja do Bogusławia 26 km., 9. do Robakowa 36 km, 16. do Sobótki 30 km., 23. do Jarocina i Koźmina 64 km., 27. do Kotlina i Dobrzycy 36 km., 13. czerwca do Nowegomiasta 80 km., 20. do Krzywosądowy, Brunowa i Dobrzycy 50 km., 27. do Bogusławia 26 km., 29. do Kotlina 23 km., 4. lipca do Ostrowa 60 km., 11. do Przepadłego 5 km., 18. do Koźmina przez Wyki 58 km., 28. do Sobótki 30 km, 1. sierpnia do Krotoszyna 80 km., 8. do Ostrowa 60 km., 15. do Jarocina 42 km., 22. do Bogusławia 26 km., 29. do Turska 20 km., 5. września do Kowalewa i Suchorzewa 16 km., 19. do Kalisza 95 km., 25. do Kotlina 23 km., 26. do Kotlina 23 km., 3. października do Krotoszyna 80 km., 17. do Dobrzycy 26 km, 26. do Rzegocina 30 km., 28. do Ostrowa 60 km., 31. do Bogusławia 26 km., 14. listopada do Krzywosądowy. Ogółem przejechaliśmy 1207 km. czyli 161 mil.

W dniu 25. lipca urządziliśmy przedstawienie amatorskie, połączone z koncertem wokalnym, z którego czysty dochód przeznaczonym został w połowie dla tutejszego domu sierót katolickich i kasie naszego „Sokoła" na ćwicznią. — Również i wyścigi drogowe dla członków naszego Oddziału, w dniu 26. września na szosie pleszewsko-jarocińskiej urządzone, dobrem cieszyły się powodzeniem, a jako nagrody najlepszym jeźdźcom przyznane zostały medale srebrne, bronzowe i rozmaite przybory do kół.

Z ważniejszych zjazdów, jakie mieliśmy, wymienić muszę wyjazd do Nowegomiasta w dniu 13. czerwca, gdzie spotkaliśmy się z druhami kołownikami Poznańskiego Sokoła i wspólnie sprawy kołownictwa omawiali. — W dniu 25. lipca mieliśmy u siebie w gościnie druhów kołowników z Kalisza, Ostrowa i Jarocina, którzy na nasze przedstawienie amatorskie zjechali, w dniu zaś 26. września podejmowaliśmy druhów ostrowskich i krotoszyńskich. Wywdzięczając się za koleżeńskie przysługi, byliśmy 19. września w Kaliszu na wyścigach Kaliskiego Tow. cyklistów, gdzie nas serdecznie przyjmowano, tak samo w Krotoszynie. Wracając z krotoszyńskiej wycieczki w dniu 3. października, zatrzymaliśmy się w Koźminie na wieczornicy tamtejszego Sokoła, gdzie nas również serdecznie i gościnnie podejmowano, my zaś tam, jak zawsze w naszych wycieczkach, godnie zastępowaliśmy nasze Towarzystwo i działaliśmy w duchu tegoż.

Walnych zebrań w roku 1897 mieliśmy 3 a to: 3. marca, 21. maja i 3. sierpnia, na których zawsze przewodniczący Sokoła druh Tomaszewski był obecnym. Na zebraniach były poruszane i omawiane tylko sprawy odnoszące się do naszego Oddziału i kołownictwa. Z pism fachowych 1 egzempl. „Koła“ z kasy Oddziału był abonowany.

Kończąc moje sprawozdanie, wyrażam życzenia, ażeby więcej młodych ludzi, jeżeli środki im na to pozwalają, przystępowali do naszego Oddziału, gdyż ruch ten, będący dzisiaj już nie zabawką, lecz wchodząc nieraz w konieczność przemysłu, może im oddać ważne usługi, czego na razie, nie jeżdżąc na kole, nie uznają.

S. Bendlewicz

Naczelnik „Oddziału Kołowników Pleszewskiego Sokoła“.



ŻYCIORYSY
znakomitych jeźdźców i ludzi około sportu kołowego zasłużonych.
(W dowolnym porządku).

JÓZEF ZEJDOWSKI.

Znany w szerokich kołach towarzyskich i sportowych w Królestwie Polskiem, Józef Zejdowski, którego podobiznę załączamy, wyjechał na dłuższy pobyt na studya do Paryża.



Z zawodu artysta dramatyczny teatrów rządowych warszawskich i wyborny monologista, upodobał sobie sport kołowy, który z zamiłowaniem uprawia.

W ciągu lat paru zdobył on sześć pierwszych nagród na wyścigach torowych. Popisów jednak na totrze á la longue zaniedbał, poświęcił się jednak turystyce.

Zwiedził na kole cały kraj; jeździł także za granicę do Wrocławia, Berlina i Frankfurtu.

W roku 1896 stanąwszy do konkursu turystycznego „Cyklisty“, zdobył pierwszą nagrodę, przebywszy w okresie czasu od 18. marca do 5. września 10286 wiort.

Dobry towarzysz w podróży, serdeczny w stosunkach koleżeńskich i nie dający się nigdy dwa razy prosić o zaprodukowanie swego krasomówczego talentu, p. Józef cieszy się sympatyą powszechną.

Z całego serca życzymy mu zdobycia w stolicy świata szerokiej wiedzy w zakresie dramatycznego talentu. Znakomite tory i wyborne szosy we Francyi prawdopodobnie zachęcą go do zmierzenia swych sił z krajowcami.

I z punktu sportowego życzymy mu zwycięstw i odznaczeń. Do widzenia!



W jesieni.

Oddziałowi kołowników Pleszewskiego Sokoła.

Co kolarze dokazują?..
Wszystkie żony lamentują
I czy w święto, czy niedziela
Jedna z drugą smutek dziela,
Bo mężowie wyjeżdżają
I o żony swe nie dbają.
Czy to grzmoty z błyskawicą,
Czy na niebie gwiazdy świecą,
Czy pogoda, czy deszcz leje —
Patrzcie co się z nimi dzieje!
Na głos trąbki naczelnika
Wszystko chętnie za nim zmyka
Z werwą, życiem i w humorze.
O łobuzy! szczęść wam Boże!

Już ich nic nie zdoła wstrzymać,
Choć się żony zaczną zżymać,
Wstrzymać ich i to nie zdoła,
Chociaż chmury są do koła,
Choć przepada deszczyk nieco, —
Oni lecą, lecą, lecą.

Przed karczemkę zajeżdżają,
Po kufelku wypijają,
A najadłszy się kiełbasy
Popuszczają sobie pasy,
Przytem często wsród wycieczki
Zajrzą też do buteleczki.

I stary i młody
Chce użyć swobody,
Więc siada na koło
I pędzi wesoło
Przez doły i bruk,
Wśród ścieżek i dróg,
On o nic nie pyta —
Chce jechać... i kwita!

Było to razu pewnego,
Że mieli kolarza nie bardzo wprawnego,
Ten biedak się zawsze za nimi zostawał
I niby urokiem przyrody napawał.
W tem kiedy tak jego unosi się dusza,
Uczuwa, że coś go tam z tyłu porusza
I ciągnie i szarpie mu ineksspressible
I dziwne tam jeszcze wyprawia z nim figle.
Cóż to takiego?
To kundys psiawiara, to psisko niecnota
Napada na niego, skoczywszy z za płota.

Towarzysze wreszcie stają,
Swego druha wyglądają...
Jedzie. — Widzą smutną minę;
W nieporządku ma czuprynę,
Szarawary potargane,
Ręce nogi podrapane...
Zsiada, — a z przebytej trwogi
Ledwo go trzymają nogi.

Niech w tem każdy ma przestrogę,
Że chcąc jechać w dalszą drogę
Musi jechać bardzo dobrze,
To ubrania pies nie podrze.

Kończąc me opowiadanie
Dodać jeszcze muszę wam,
Że kochane nasze panie
Spisek knują przeciw nam.

Wszystko — mówia — na tym świecie
Ma swe miejsce, ma swój czas,
My też nie żądamy przecie,
By mąż ciągle bawił nas.

Ale jednak te wycieczki
Każą nam o mężów drzeć,
Bo po siołach są dzieweczki,
Chwycić mogą męża w sieć.

Wszak chłop czuły na zaloty —
Pod tym względem pełen wad,
Choćby kosztem swojej cnoty
Okazyjce takiej rad.

Puszczać więc tak ich nie można
I pozwolić w sioła biedz,
Każda musi być ostrożna
I mężulka pilnie strzedz.

Więc moi panowie!
Niech każdy się dowie,
Że żony strejkują,
Rowery kupują
I wkrótce ku wiośnie,
W uroczej tej chwili,
Zapewne radośnie (?)
Będziecie płacili
Stalowe koniki
Za nasze żarciki.

A na przyszłość, gdy zawoła
Naczelnika dźwięczny róg,
Przywiedziemy i my koła,
Nie poszczędzim naszych nóg.

I tak drodzy przyjaciele
Stanie przy was kobiet rój,
Dzielić będzie wasze cele,
Dzielić radość, dzielić znój,
Krzepić ciało spólnie z wami,
Krzepić ducha, z wami żyć,
Bo dzielnemi kobietami
Jak wy, chcemy także być.

Czołem! czołem! piękne panie!
Uwierzymy, gdy się stanie.

Pleszew w październiku 1897. *B.*

Trening na torze.

Luźne uwagi

spisał L. Mękol.



Gdy u nas sport wyścigowy, zawinięty starannie w pieluszki, spał snem niczem niezamąconym, u obcych rozwijał się, dochodząc do świetnego rozkwitu. Znaleść przyczynę, nie trudno. Nie ma może kraju na świecie, w którymby tak mało pamiętano o tej wszystko mówiącej maksymie: „Ćwiczenie, robi mistrza“, jak w Galicyi. I nie ma też między narodami cywilizowanymi tak nędznie pod względem fizycznym wychowanych osobników, jak między nami. Pamiętać o pierwszem, poprawiać drugie. to dwie pierwsze zasady dla każdego cyklisty.

Od lat kilku, a względnie od czasu zbudowania pierwszego toru w Galicyi, do życia budzić się począł między nami sport wyścigowy na kole, nie doszedł jednakowoż do tego stopnia, jak u obcych Dziwią się jedni i tłómaczą to tem, że u nas są tylko amatorowie, nie zawodowcy, którzy cały dzień nic nie robią tylko jeżdżą na maszynach. Jest to tłómaczenie całkiem mylne. I za granicą są amatorowie, a że i z nimi naszych „mistrzów“ porównać nie można, świadczą o tem ko losalne różnice w czasach. Studyując zaś rozprawy fachowe o treningu, znajdziemy jeszcze lepsze przeczenie postawionemu zdaniu o zawodowcach, gdyż przekonamy się, że jeźdźcy tacy, jak Zimmermann, Morin, Jacquelin, Bourillon, zarabiający do 60.000 fr. rocznie, potrzebują dziennie dwu godzin do treningu. Dwie godziny, jednę rano, drugą popołudniu, licząc w to przebranie, jazdę, masowanie i odpoczynek, znajdzie chyba każdy nawet w najcięższych warunkach. Rozchodzi się tylko o racyonalne zużycie tego czasu. Przystępuję więc do właściwej treści i podzielę się z chętnymi, tem, co skorzystałem przez kilkoletnie studyowanie rozmaitych rozpraw z zakresu wyścigowego.

Nim sprawisz sobie koło wyścigowe, zbadaj przedewszystkiem sam siebie, czy odpowiadasz warunkom, jakich się wymaga od każdego wyścigowca. Wiem, że najpierw popatrzysz na swoje nogi — i jużeś zrobił jedno głupstwo. Zacznij od głowy. Zastanów się, czy masz na tyle silnej woli, aby do obranego celu dopiąć, przypomnij sobie czy w życiu swojem potrafiłeś zawsze wytrwać w swoich przedsięwzięciach od początku do końca z tym samym zapałem, czy ci nie trudno odmówić sobie niejednej przyjemności, a gdy myślisz o wyścigach, fantazya twoja nie maluje ci tuzinów medali szczerozłotych przypiętych na twych piersiach? A gdy w ten sposób wypytasz sam siebie i znajdziesz zadawalającą odpowiedź, zbadaj swój organizm, a głównie serce, płuca, żołądek i okolice żołądka i okolice żołądka na zewnątrz. Jeśli jeszcze nie byłeś badany przez lekarza, uczyń to, bo samemu trudno rozpoznać jakąś ukrytą wadę, a chociaż i znajdziesz, zdaje ci się, że rzecz małej wagi. Zaniechanie takich oględzin, jeżeli nie zaraz, to z czasem wywołuje przykre skutki, a niechętni wyścigom, korzystają z tego i twierdzą, że to skutkiem forsownej jazdy. (C. d. n.)

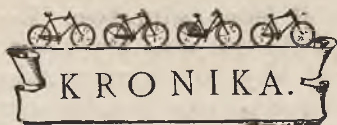
Dynasy.

W dniu 28 stycznia rb. koło śpiewackie W. T. C. wielką święciło uroczystość. Oto w pomienionym dniu przypadła rocznica utworzenia Koła.

Około 150 członków W. T. C. i zaproszonych gości obchodziło rocznicę wspólną ucztą urozmaiconą popisami muzyczno-wokalnymi. Nastruj panował serdeczny a przemówieniom nie było końca. Dyrektorowi chóru ofiarowano przytem bardzo misternie wykończoną batutę. Do powodzenia wieczornicy nie mało przyczyniła się zapowiedziana obecność Henryka Sienkiewicza, członka honorowego W. T. C. Serdeczne a proste słowa autora trylogii i „Quo Vadis“ wywołały entuzjazm wśród kolarskich braci. Podkreślić należy zasługę p. Radziejowskiego, który był głównym organizatorem wieczornicy, niemniej ciepłe przemówienie tegoż, jak również, świetnie ułożoną pieśń dziadowską przez p. Rudnickiego.

Sympatycznemu Kołu śpiewackiemu ślemy serdeczne życzenia dalszego rozwoju i zsolidaryzowania.





— Znany cyklista wyścigowiec p. Stefan Kavka jeżdżący pod pseudonimem „Tom Bac‘ poślubił dnia 12. b. m. p. Maryę Jaworską. Obrzęd ślubny odbył się w kościele archikatedralnym o godz. 9 przed południem. Młodej parze zasyłamy serdeczne życzenia!

— Pan Wiktor z Rozprzy Krobicki otrzymał za uchwałą Komitetu Głównego W. T. C. z dnia 20. stycznia b. r. — nominacyę na konsula „Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów“ we Lwowie — na rok czwarty 1898.

— Znana czytelnikom „Koła“ afera odeska, względnie wynikłe z niej nieporozumienia pomiędzy korespondentem odeskim p. Elbą, a znanym wyścigowcem galicyjskim p. Mańkowskim, nie została przez O. K. S. K. załatwioną, gdyż miała to być sprawa osobista.

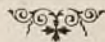
— Dnia 5. b. m. odbył się bal Ł. T. C. w sali Grand hotelu. Osób było koło dwustu, bawiono się do rana. Wierszowane zaproszenie zapowiedziały go „pudre“ i „chouse“ przypominając czasy Ludwików. Na niezdrowe stosunki towarzyskie Łodzi, odgraniczające plebs od tutejszych magnatów — był to pomysł godny pani Duborry, dla rozjątrzenia ogólnego poglądu ograniczania się nabobów od przeciętnego śmiertelnika murem chińskim. Co ważniejsza, była to tylko porodja; kostjumów bowiem oryginalnych znalazło się zaledwie parę, reszta zaś zwyczajnych balowych, widać na skutek odwołania w miejscowej gazecie „Rozwój“ ścisłości charakteru balu. Szczególnie panowie w pluderkach, w zwykłych frakach, w perukach białych na głowach, z wąsami i brodami, stanowili prawdziwy anachronizm. *F.*

— Wybory w Piotrkowskiem T. C. Dnia 26. z. m., odbyło się w Piotrkowie ogólne zebranie Piotrk. T. C., na którem dopełniono wyborów na rok bieżący członków Komitetu i Komisyi rewizyjnej. Do Komitetu większością głosów powołani zostali: na prezesa p. Karol Bronikowski, na wiceprezesa p. August Łazucki, na trzech kapitanów pp. Lermontow, Antoni Byczkowski i Józef Jackowski, na sekretarza powołano p. Edmunda Gerbera, a na jego zastępcę p. Juljusza Konopackiego, na kasyera p. Jana Strońskiego, a na zastępcę p. Bronisława Codrowskiego; wreszcie doktorem Towarzystwa, po zrzeczeniu się tych obowiązków przez p. Konstantego Rejmana, wybrano doktora Sobańskiego. — Do Komisyi rewizyjnej powołano: pp. Józefa Żarskiego, Stanisława Rudzkiego i Jana Morozewicza.

z— Oddział kołowników Sokoła poznańsskiego urządził 12. lutego piękną zabawę z popisami kolarskiemi i tańcami, przeznaczając dochód na budowę toru kolarskiego.

— W tłusty czwartek odbędzie się w pałacu hr. A. Potockiego bal Warszawskiego T. C., który się świetnie zapowiada. *X. O. Pędlarz.*

— Zajmującą próbę zrobiło niedawno angielskie pismo sportowe „The Rambler“ stawiając czytelnikom swoim pytanie, która z angielskich marek kół jest najpopularniejszą. Nadesłane odpowiedzi dały następujący rezultat: 1. Humber 9148 głosów, 2. Swift 8952 głosów. 3. Rudge-Whitworth 8702 głosów, 4. Singer 8224 głosów, 5 Premier 8133 głosów, 6. Rover 7849 głosów, 7. Dunlop 7672 głosów, 8. Raleigh 7534 głosów, 9. Elswick 6873 głosów, 10. Royal Enfleld 6646 głosów, 11. Osmond 6431 głosów, 12. Triumph 6084 głosów.



Z dziedziny techniki, fabrykacyi i handlu.

— Nowość wprowadzona na bieżący sezon przez fabrykę rowerów „Waffenrad“ w Steyr, powitaną będzie zapewne radośnie przez cyklistów chcących nabyć koła.

W katalogu tej fabryki na r. 1898 zostały ceny kół luksusowych znacznie zniżone, koła zaś zwyczajne wycieczkowe notowane są po najniższych cenach, a nadto umieszczone będą w składach głównych zastępców tej fabryki tablice z napisami „stałe ceny“, tak że wyłączoną będzie na przyszłość możność, aby np. p. A. mógł za ten sam model wiecej zapłacić, aniżeli p. B.

W każdym razie leży ta nowość tak w interesie kupujących, jak i kupców, a byłoby pożądanem, aby takowa była wprowadzoną we wszystkich znaczniejszych składach kół.

Dowiadujemy się, że główny zastępca kół „Waffenrad“ na środkową Galicyę p. Wondraczek, zaprowadził już tę nowość w swoim składzie w Przemyślu.

Konsul „Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów‘ na miasto Lwów — ul. Ossolińskich l. 11, przyjmuje zgłoszenia P. T. Panów kolegów sportowych, na członków prowincyonalnych (zamiejscowych) tego towarzystwa i udziela żądanych wyjaśnień. *Wiktor Krobicki*

Prosimy przy zamowieniach powoływać się na nasze pismo.

Drukiem Z. Golloba Lwów, Ossolińskich 15. Wydawca i odpow. redaktor Kazimierz Hemerling.